

ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ ЩОДО АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

У статті розглядаються питання правового регулювання авіаційної безпеки в Україні та обґрунтовується потреба в удосконаленні законодавчої бази.

Усвідомлення суспільством важливості правового регулювання авіаційної безпеки в цивільній авіації України є одним із головних завдань сьогодення. Виникнення проблем авіаційної безпеки в цивільній авіації України та занепокоєність щодо шляхів їх вирішення, викликали вжиття урядом багатьох країн світу відповідних політичних дій, спрямованих на вирішення вказаних проблем.

На нашу думку, необхідно звернути увагу на досягнення стабільності та узгодженості законодавчих актів, забезпечення оптимальної відповідності законів та інших нормативних актів, з питань, що регулюють авіаційні відносини та захист цивільної авіації в Україні, а також на послідовність реалізації принципу наукової нормотворчої діяльності, яка полягає в тому, що при підготовці та прийнятті нормативно-правового акта потрібно проводити аналітичне дослідження правового регулювання певних груп суспільних відносин.

Для фахівців у галузі авіації України та авіаційного простору України – це інформація для роздумів і дискусій, для правників – база формування повітряного і космічного права, законодавства у сфері цивільної авіації, авіаційної безпеки.

Однією із найважливіших проблем є недостатньо гармонізована з вимогами Європейського Союзу нормативно-правова база України, хоча багато зробили в цьому напрямі такі вітчизняні дослідники, як: В. Костицький, Ю. Макаренко, Р. Калюжний, В. Цимбалюк, М. Швець, В. Шкарупа та ін.

Актуальним для даної статті є створення організаційно-правових засад щодо забезпечення авіаційної безпеки та ефективності діяльності цивільної авіації України.

Розвиток цивільної авіації в Україні поділяється на декілька етапів розвитку людства, що характеризується прискоренням індустріалізації, науково-технічною революцією (далі – НТР), в якій було інтегроване й українське суспільство. Відкриття та мирне використання атомної енергії, освоєння космосу, поява нових технологій змінили організацію та управління виробництвом.

Провідними рішеннями цивілізації стають наука і технологія. Початком НТР вважають 50-ті ХХ ст. роки, коли запрацювали перші атомні електростанції, стартував перший супутник Землі, розпочалося використання в промисловості електронно-обчислювальних машин. Наука, яка раніше була лише джерелом нових технічних ідей, перетворилася на безпосередню виробничу силу. На **другому етапі** НТР активно розвивалася цивільна авіація. З 1956 р. на авіалініях України і Радянського Союзу з'явився новий літак ТУ-104, що стало початком нового етапу розвитку цивільної авіації [1]. У 60-ті роки ХХ ст. стає масовою автоматизація виробництва (широке використання роботів, автоматизованих систем управління). Початок 80-х років минулого століття ознаменував **третій етап** НТР, на якому в результаті автоматизації виробництва робітник дедалі більше віддалявся від виготовлення продукції, здійснюючи лише регулювання та контроль виробничого процесу.

В Україні було налагоджено конструювання та виробництво електронно-обчислювальних машин, сучасних приладів і засобів автоматизації. Учені Інституту кібернетики АН УРСР завершили розробку електронно-обчислювальних машин нового покоління “Мир-2”, “Дніпро-2” науковці Інституту електрозварювання ім. Є. Пітона впровадили у виробництво понад 280 винаходів з економічним ефектом [2].

У погоні за прибутком нові авіаперевізники найчастіше вдаються до перевищення норм завантаження повітряних суден, порушення експлуатаційних обмежень і погіршення якості технічного обслуговування авіатехніки. Все це призвело до різкого зниження рівня авіаційної безпеки.

Вирішенням питань, які стосуються авіаційної безпеки, міжнародна організація цивільної авіації (далі – ІКАО) комітет, який скликав наради спеціальної Групи експертів з незаконного втручання. У 1987 р. створена постійна Група експертів з авіаційної безпеки. Її основним завданням є розробка правил і керівних принципів для надання допомоги державам у запровадженні заходів з припинення актів незаконного втручання в

діяльність цивільної авіації. ІКАО намагається реалізувати своє концептуальне бачення безпечного та сталого розвитку цивільної авіації, спираючись на співробітництво між своїми державами-членами. Для реалізації цього бачення ІКАО намітив свої наступні стратегічні цілі на період 2005-2010 рр. Однією з таких цілей є підвищення рівня авіаційної безпеки в цивільній авіації в усьому світі. Досягнення поставленої мети через реалізацію таких заходів:

- 1) виявляти та відслідковувати існуючі види загроз авіаційній безпеці в цивільній авіації, виробляти та проводити ефективні, глобальні, адекватні заходи протидії виникаючим загрозам;
- 2) забезпечити своєчасне запровадження положень ІКАО, постійно контролювати їх реалізацію в державах;
- 3) здійснювати перевірки в сфері авіаційної безпеки з метою виявлення недоліків та забезпечення їх відповідними суб'єктами;

Основним елементом захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання є однакове і послідовне застосування Стандартів і рекомендованої практики ІКАО (SARPs), Додатка 17 "Безпека", Чиказької конвенції 1944 року, Керівництва з безпеки для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання (DOC 8973/6 2002 р.). Ці документи забезпечують професійну основу для розробки національних програм з авіаційної безпеки. У межах ІКАО у вересні 2005 р. розпочав свою діяльність Сектор співробітництва і розвитку в сфері авіаційної безпеки (ASCAD). Цей Сектор виконує функцію координатора, покликаною забезпечити стимулювання, керівництво і надання допомоги на підставі нових технологій і програм фінансування у сфері авіаційної безпеки.

Доречним є запровадження ІКАО 11 червня 2005 р. нового міжнародного стандарту, а саме "машинозлічувального паспорту". Усі 188 держав-членів ІКАО погодилися, що всі держави повинні почати його видачу до 1 квітня 2010 р. Запровадження таких електронних паспортів, які будуть містити біометричні характеристики, дозволить швидко ідентифікувати будь-якого пасажира [3].

Особистий підпис людини, причому характеристиками, що ідентифікуються: графіка написання букв, динаміка підпису і тиск інструменту, що пише, – це дозволить вирішити завдання щодо пізнання осіб, що мають право на користування конфіденційною інформацією [4].

Кабінет Міністрів України та інші органи виконавчої влади в межах повноважень, визначених законом, реалізують державну політику електро-

нного документообігу документа, який використовується для ідентифікації автора та підписувача електронного документа іншими суб'єктами електронного документообігу.

Накладанням електронного підпису, що регулюється Законом України "Про електронно цифровий підпис" [5], завершується створення електронного документа. Ним може стати електронний паспорт.

Україна як член ІКАО і держава реєстрації цивільних повітряних суден, держава розробника та виробника авіаційної техніки, держава експлуатанта взяла на себе зобов'язання забезпечувати безпеку цивільної авіації.

Контроль за реалізацією державної політики в забезпеченні безпеки авіації, а також координація робіт у сфері її забезпечення здійснюються Міжвідомчою комісією з питань авіаційної політики, безпеки авіації та використання повітряного простору України, створеною при Президенті України.

У структурі Укравіатрансу діють відповідні відомчі органи, що забезпечують безпеку цивільної авіації. Безпосереднє виконання заходів щодо забезпечення безпеки цивільної авіації покладається на експлуатантів авіаційної техніки, також на її розробників, виробників і ремонтників згідно з відповідними авіаційними правилами [6].

Державіаслужба є спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. Вона виконує функції головного (провідного) органу в системі центральних органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації та у сфері використання повітряного простору України.

Взаємодія органів виконавчої влади України щодо нагляду за безпекою польотів повітряних суден здійснюється в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Державне управління в сфері авіаційного транспорту зазнає значного впливу т. зв. "іноземного елемента" – міжнародних організацій та відповідних міжнародних угод. З метою реалізації Угоди про цивільну авіацію і про використання повітряного простору, а також здійснення роботи Ради з авіації та використання повітряного простору створено постійно діючий виконавчий орган – Міждержавний Авіаційний Комітет (МАК), утворений незалежними державами (державами-учасницями). МАК взаємодіє з Державним департаментом авіаційного транспорту Міністерства транспорту України в галузі нормування льотної придатності і процедур сертифікації авіаційної

техніки відповідно до делегованих МАК функцій та міждержавних угод між ними. У структурі МАК створено Авіаційний реєстр МАК (Авіареєстр) – орган МАК, що здійснює діяльність у галузі льотної придатності і процедур сертифікації повітряних суден, їхніх компонентів, виробництва авіаційної техніки, придатності міжнародних і категорійних аеродромів і їхнього устаткування до експлуатації [7].

Правова база цивільної авіації України створюватиметься шляхом:

– удосконалення діючих і розробки нових актів законодавства, що стосуються діяльності цивільної авіації;

– визначення як базової системи авіаційних правил, норм і стандартів (американської-FAR, європейської-JAR або системи АП Міждержавного авіаційного комітету) для гармонізації відповідних авіаційних правил України;

– визначення та акредитації закладів, установ, фахівців для створення авіаційних правил, норм і стандартів; використання для цієї мети потенціалу національних наукових, освітніх і виробничих закладів;

– створення інформаційне забезпечення суб'єктів цивільної авіації незалежно від форм власності.

Розробка авіаційних правил повинна здійснюватися відповідно до затверджених графіків з визначенням пріоритетності у важливості і першочерговості. Контроль за розробкою таких правил, їх державна реєстрація та введення в дію є одним із основних завдань державного регулювання цивільної авіації.

Передбачається використання можливостей спільного розроблення нормативних документів з відповідними зарубіжними або міжнародними організаціями.

Література

1. Основні напрями розвитку науки і техніки. Цивільна авіація України на сучасному етапі // <http://referatik.com.ua>
2. Соціально-економічний розвиток України (1956-1985 рр.) // <http://www.readbookz.com>
3. Башинський О. Акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації: деякі аспекти міжнародно-правової боротьби з ними // Київський студентський журнал міжнародного права. – 2006. – № 3.
4. Семкин С. Н., Беляков Э. Н., Козачок В. И. Основы

Т. Субина

Вопросы правового регулирования гражданской авиации Украины относительно авиационной безопасности.

В статье рассматриваются вопросы правового регулирования авиационной безопасности в Украине и обосновывается необходимость усовершенствования законодательной базы

Порядок внесення змін і доповнень до актів законодавства, що стосуються цивільної авіації, визначається законодавством України.

Передбачається встановлення постійного контролю за виконанням авіакомпаніями, авіапідприємствами, іншими суб'єктами цивільної авіації вимог діючих нормативно-правових актів, у тому числі контролю за приведенням установчих документів та організаційно-правових форм суб'єктів сфери цивільної авіації у відповідність із законодавством [6].

Таким чином, завдяки поступовому переходу України до європейського рівня життя збільшиться обсяг авіаційних перевезень у нашій державі. Підсумовуючи вищезазначене можна зробити такі висновки:

1. Важливою умовою розвитку та удосконалення законодавства у сфері цивільної авіації повинно стати забезпечення прав і свобод громадян України, гарантії їх реалізації, а також забезпечення балансу індивідуальних, суспільних і державних інтересів, захисту в авіаційному просторі України.

2. Забезпечення умов для провадження діяльності України в ІКАО та інших міжнародних організаціях.

3. У практичній діяльності щодо нормотворчості обов'язково потрібно дотримуватися таких принципів, як своєчасне прийняття нормативно-правового акта; пакетна підготовка нормативно-правових актів, що регламентують конкретні суспільні відносини; суворе додержання правил законодавчої техніки.

4. Врегулювати механізм забезпечення авіаційної безпеки і програм технічного співробітництва з іншими державами.

организационного обеспечения информационной безопасности объектов информатизации: Учеб. пособие. – М.: Гелиос АРВ, 2005. – 192 с.

5. Про електронно цифровий підпис // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 36. – Ст. 276.

6. Програма підготовки персоналу з авіаційної безпеки // Офіційний вісник України. – 2007. – № 50.

7. Правові засади державного управління повітряним транспортом України // <http://buklib.net>